385.0982
C27f
v. 3

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/finanzasdelosfer03cast

P385
Ca

UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAR 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

EL CAPITAL DE LOS FERROCARRILES EN ACCIONES Y OBLIGACIONES

3.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 17 de Noviembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635

BUENOS AIRES

1914

IN THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAR 1915

FINANZAS

DE LOS

FERROCARRILES ARGENTINOS

EL CAPITAL DE LOS FERROCARRILES EN ACCIONES Y OBLIGACIONES

3.ª CONFERENCIA

DADA EN EL CENTRO NACIONAL DE INGENIEROS

POR EL

Ing. ARTURO CASTAÑO

El 17 de Noviembre de 1914

IMPRENTA «CÚNEO», SAN JUAN 2635

BUENOS AIRES

1914

385.0982
C27f
v.3

Finanzas de los Ferrocarriles Argentinos

III

El capital de los ferrocarriles en acciones y obligaciones

3.ª Conferencia dada en el Centro Nacional de Ingenieros
por el ingeniero Arturo Castaño el 17 de Noviembre de 1914

En mis dos conferencias sobre el Reglamento a la ley 5315, dictado por el exministro Ramos Mejia, solo pude orillar sus contornos más salientes, sin penetrar en su complicado mecanismo, con el cual se ha defraudado las esperanzas que el Autor del proyecto y el país mismo tuvieron en la eficacia de esa ley. Hoy, señores, me ocuparé detenidamente del capital de los ferrocarriles que la ley reconoce en acciones y obligaciones de las compañias, como capital efectivo y que es el punto fundamental, de mayor trascendencia, a la vez que el más delicado, pues afecta los más importantes intereses generales del país pudiendo, como ha sucedido yá, dar los más desastrosos resultados cuando la interpreta un ministro como el señor Ramos Mejía, cuya ineptitud técnica le incapacitara para conocer su responsabilidad en el desempeño de la elevada misión que se le había confiado.

La ley 5315, ha promovido muchas discusiones en nuestro Parlamento y en la prensa, pero en mi concepto, no se ha puntualizado debidamente los defectos de que adolece, en medio de las manifiestas ventajas que tiene para la regularización sistemática de nuestra red ferroviaria.

No conozco la participación que le cupo a nuestro malogrado colega y amigo, el deputado S. Mitre en la confección de esta ley, no obstante que con su elocuente palabra fundó el proyecto en la H. Cámara de DD.

Se ha dicho, que este proyecto de ley fué estudiada por especialistas en la materia, que demostraron a Mitre lo

Nacional Bibl. Buenos Aires
25 Mr 15

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

necesidad de su sanción para evitar la discordancia entre las diversas leyes de ferrocarriles que anualmente sanciona el Congreso, lo que provoca interpretaciones diversas y serias dificultades en su aplicación al servicio público.

En tal concepto, esta ley ha venido a llenar un vacio en nuestra legislación ferroviaria uniformando las concesiones y haciendo desaparecer los inconvenientes que presentaban las diversas leyes de concesión.

Pero esta ley nacida con el espíritu de ensayo que ha tenido toda nuestra legislación ferrocarrilera, la cual consecuentemente ha ido modificándose con las enseñanzas que se desprendían de su aplicación técnico-administrativa, ha sido ante todo un fracaso por la funesta intervención que tuvo en su interpretación el ministro Ramos, y luego porque en sí misma existen defectos fundamentales como voy a demostraroslo, teniendo por seguro que si, para el bien del país, mi amigo y compañero de estudio que le ha dado su nombre pudiese hacer oir su elocuente voz en el parlamento, sería hoy el primero, como autor del proyecto, en solicitar su modificación plenamente convencido de la verdad en las apreciaciones que paso a manifestar.

El primer punto criticable que tiene esta ley, es el de otorgar al P. E. la facultad de fijar el capital de las Compañías, con arreglo a su criterio propio. El Congreso no puede delegar su soberanía en un acto tan trascendental de gobierno, y en este sentido, considero que la ley es inconstitucional, dándome la razón, los resultados de su aplicación en los seis años que tiene de vigencia, en cuyo tiempo se ha desvirtuado por sus malos administradores.

En pueblos democráticos como el nuestro, donde las medianías o los industriales políticos trepan las alturas, evolucionando entre las malezas del favoritismo, no puede permitirse que un ministro esgrima la poderosa arma que le facilita el Congreso que pueda dar lugar a actos inconfesables, nebulosos, que solo aparecen en el escenario público cuando yá los hechos se han consumado.

Esta ley tiene una frase que destruye todas sus bondades, que ha alterado fundamentalmente nuestras prácticas y legislación ferroviarias, sustituyendo a los sistemas que el país ha empleado desde que estableció su primer riel, otro más perjudicial para sus intereses públicos, aplicádo unicamente en nuestro país, y que puede conducirnos en pocos años a un verdadero caos financiero, capaz de ocasionar grandes trastornos políticos, económicos y hasta internacionales.

La ley comprende 22 artículos pertinentes a la regula-

ridad con que se deben construir nuestras vías, pero solo me ocuparé de una sola clausula que figura en el artículo 9, la que señala la época en que el P. E. debe intervenir en la confección de las tarifas de las empresas de ferrocarriles. Dicha cláusula dice testualmente: «Cuando el promedio del producto bruto de la línea en tres años seguidos ex» ceda del 17 % del capital en *acciones* y *obligaciones* re» conocidas por el P. E.

En el laconismo de esta disposición de la ley se establece sencillamente que la Nación, deseando concurrir al desenvolvimiento de nuestra red de ferrocarriles a la mayor brevedad posible, ha dejado de reconocer a las empresas, su capital efectivo, real, contante y sonante *en oro sellado*, introducido al país para la construcción de sus líneas, como siempre lo han estipulado todas las leyes de concesión, para aceptar en sustitución unos *papeles* fabricados a granel, por cuenta y orden de los Directorios de compañías comerciales sin control de ninguna especie, por parte del Gobierno y que gravitan perjudicialmente sobre la producción nacional, administrados por agrupaciones de hombres de negocio, que no tienen otro aliciente que el de hacer rápida fortuna; papeles prodigados con la misma facilidad que se fabrican, teniendo como único control la intervención del jefe de la repartición de obras públicas, quien—como se comprende—puede proceder de buena o mala fé, cuando no con la terquedad de la ignorancia o con la testarudez de la soberbia.

Todos los gobiernos del mundo han dispensado su protección a la estensión de sus vias ferreas en su respectivos países, adoptando sistemas de subvenciones, garantías, entrega de tierras públicas o combinaciones mistas que importaran valores fijos sobre capitales conocidos que debían responder a intereses de los capitales empleados, y por valiosos y desmedida que haya sido la protección dispensada, siempre los Gobiernos han sabido que concedían lo que podían dar, sin comprometer jamás el porvenir económico del estado y dejando que el tiempo comprobase la bondad de las concesiones, ni entrar en lo desconocido penetrando en caminos sin salida.

Pero no conozco en la legislación ferrocarrilera mundial un sólo pais, que en su programa de trabajo en pro del desarrollo de los ferrocarriles, se haya adoptado el sistema de reconocer a las compañías sus capitales nominales, como capital efectivo, como lo establece este artículo, que vamos a estudiar detenidamente para revelar lo perjudicial del sistema.

¿Qué valor tienen estos papeles que han venido a sustituir el padrón de oro que siempre ha reconocido el Gobierno a las empresas?

Veámoslo: Las acciones de una Compañía, son títulos nominales o al portador, emitidos para levantar capitales reclamados por la constitución de una empresa, y sujetos a las oscilaciones diarias de los mercados financieros promovidas por causas internas o externas, crisis económicas, industriales, huelgas, conflictos internacionales, etc., los que son entregados a la circulación pública en cambio de ese metal precioso, que la Argentina canjea por esta ley, dando la nota más elevada que en materia de protección a los ferrocarriles país alguno haya concedido a la vialidad férrea.

Son valores que se emite en grandes cantidades a voluntad de los organizadores de las Compañías, con tipos comparados precisamente con el oro, y que se utilizan ante todo para indemnizar generosamente a todos los iniciadores de las empresas, y que se valorizan luego no sólo por la bondad de las obras que se proyecta, sino también por la respetabilidad, crédito y habilidad del grupo financiero que las patrocina.

Son papeles que están sujetos a las fluctuaciones de los momentos financieros estaduales o internacionales y que como todas las cosas humanas presentan épocas florecientes, otras de decadencia, susceptibles de ser combatidas con otros títulos de instituciones congéneres más favorecidas por la fecunda labor diaria del progreso.

Nadie que tenga su fortuna en estos valores, puede asegurar en un momento dado los bienes que posee, pues diariamente se altera su cotización por su abundancia en plaza o demás causas apuntadas.

Las obligaciones son títulos del mismo género que el de las acciones, un tanto más garantidas con los bienes de la Compañía emisora, que gozan de un interés fijo, pagado anualmente con privilegio sobre las acciones, pero que, aunque más defendidas, no por esto escapan a las fluctuaciones de los mercados.

Son papeles susceptibles de toda manifestación litográfica sin que la Nación pueda tener más control que la respetabilidad de los Directores de las Compañías, que no se debe olvidar que son comerciales, los que han venido a sustituir por el artículo de la ley que estudiamos, al precioso metal de valor invariable, de escasa producción, cuya fabricación no está al alcance de ningún poder soberano, que no hay conflictos capaces de alterar o perturbar

su valor, y que lejos de esto lo valorizan, porque como instrumento de las transacciones humanas, sabe imponerse a los acontecimientos con su sólo retiro de la circulación.

Estudiemos cómo se opera con estos papeles en la formación de una Compañía, para poder penetrar en lo que importa para el país esta aplicación de la ley, dándonos cuenta exacta de su enormidad, que en definitiva no es más que la delegación de la autonomía del Gobierno y crédito del país en manos de las empresas extranjeras existentes, que no han trepidado en acogerse a los beneficios de la ley, abandonando valiosas concesiones que se les tenía acordadas.

Suponed que uno de vosotros, en la fatigosa y accidentada vida profesional que ejercéis, tan menospreciada por el exministro de Obras Públicas don Ezequiel Ramos Mejía—perdonadlo señores, pues no sabía lo que hacía—según dijo Jesús de los que le mortificaron; sugestiónese su cerebro con un pensamiento fijo, permanente, que domina su sér y le atormenta la existencia en todos los momentos de la vida, y que pugna por realizar una obra pública de cualquier género, supongamos se trate de una línea férrea; que se la inspiran el noble ideal de tener una obra benéfica para la patria a cuyo engrandecimiento estamos todos obligados a concurrir, asi como la aspiración de un triunfo profesional que premie a su autor como hombre de labor.

Obtenéis vuestra concesión y os ponéis en marcha a esos grandes centros financieros, cuyo capital se agita con la adquisición de las grandes empresas, y vais animados de los mayores ensueños, abrigando en vuestra mente la idea de que vuestro proyecto es ya conocido en el mundo de los negocios y que os esperan banqueros dispuestos a secundar vuestros propósitos y realizar la obra en que estáis empeñados.

Sufrís vuestro primer desengaño.

En primer lugar encontráis que los banqueros son para vosotros algo asi como un mito, seres mitológicos, que no los veis ni palpáis, que están imbuídos de su alta misión en la tierra, perfectamente convencidos que son los soberanos, pues desde los reyes abajo, la humanidad entera, rinde tributo, admiración y respeto a la Magestad del Oro y están fuera de vuestro alcance y de las impertinencias de los miles de concesionarios que del mundo entero diariamente concurren a esos centros, con los mismos propósitos que vosotros abrigáis.

Para hacer llegar vuestros papeles ante esos patrocinadores de los progresos mundiales, tenéis que serviros de

intermediarios *ad-hoc*, de competencia reconocida, que estudian, analizan y preparan un *dossier* de vuestro proyecto, en caso que sea viable según su «práctico» criterio y con quien valorizáis el precio de vuestra concesión por 200.000 $ por ejemplo, en papeles llamados acciones de la compañía que proyectáis formar.

Vuestro *dossier* es sometido a una larga tramitación de estudio legal, científico y financiero, por hombres de reconocida competencia profesional, y, suponiendo que los informes os son favorables, recién llegan a manos de casas o banqueros, que garantizan con la respetabilidad de sus nombres el buen éxito de la empresa.

Avalúan las ganancias que les corresponde, forman un Directorio digno do la importancia de la obra que se inicia, llaman en su auxilio a un Banco que afiance la seriedad de la empresa, el cual se encarga de adquirir los títulos que los coloca en plaza por medio de los *underwriter* representantes de grandes sindicatos que son los verdaderos reguladores del mercado y que toman los títulos a cotizaciones bajas para ser lanzados en plaza, bajo su responsabilidad, a precios superiores, garantizando la colocación de la emisión. Como es consiguiente estas diferencias les pertenece y entregan sólo al Directorio el valor primitivo de las acciones y obligaciones por el cual lo ha enagenado el Banco intermediario.

Suponed que todos los vientos os han sido favorables y el prospecto de la nueva compañía se ha formado con un capital de 2.000.000 $ en acciones y 3.000.000 $ en obligaciones, de cuyos valores tenemos que 500.000 acciones solamente se han entregado a la circulación pública y 1.500.000 $ en acciones sirven para el pago de vuestra concesión, de los intermediarios, directorios, banqueros y *underwriter* que han intervenido en la formación de la Compañía.

Son gastos lógicos, naturales, pagos perfectamente honestos que se hacen con arreglo a la importancia y respetabilidad de los nombres que han contribuido a formar la empresa.

Tal es la gestación de todas las Compañías que se han organizado en nuestro país y en América en general, con un capital nominal de 2.000.000 $ en acciones y 3.000.000 en obligaciones. Tiene por efecto inmediato una merma de 1.500.000 $ en acciones que se han ido en gastos y un 20 °/° más o menos del valor de la emisión de las obligaciones, es decir que de los 5.000.000 $ en

acciones y obligaciones de la Compañía solo entra el tesoro de la Compañía 2.800.000 $ en oro sellado efectivo, que verdaderamente representa el primer capital de la vía férrea, y que comprende los intereses intermediarios de las obligaciones, por el tiempo que duren las obras.

Sintetizando más el pensamiento tenemos, que esta línea férrea, que en un tiempo el país le hubiera reconocido un valor alrededor de 3.000.000 $ hoy, por esta cláusula de la ley vale 5.000.000 de $ en acciones y obligaciones que el país reconoce como oro sellado a los efectos de la tarificación, es decir, que el Estado desenvuelve su protección al desarrollo de la red de ferro-carriles, en más de un 30 % con sacrificio, esterilización y retención del progreso de las zonas a las que quiere servir, hasta el año 1947 en que termina la vigencia de la ley.

Estos hechos se reproducen en cada una de las emisiones que se preparan para la prolongación de las líneas y como esta ley 5315, ha sido virtualmente violada por el exministro Ramos Mejía, haciendo desaparecer su eficacia y los buenos propósitos alimentados por el autor, tenemos que las Compañías abundan en hacer emisiones de títulos amparados por el decreto reglamentario de don Ezequiel Ramos Mejía que expresa terminantemente «*que no se admitirá como parte del capital en acciones y obligaciones sino las emitidas para obtener un capital efectivo*», clausula que permite a la compañía aumentar las emisiones, teniendo en cuenta bajos precios de cotización, para lanzar mayor número de títulos.

Aquí tenemos, pues, un fenómeno financiero curioso provocado por el decreto del señor Ramos Mejía, que conviene a las compañías: las cotizaciones bajas, para tener mayor número de papeles con que pagar generosamente los servicios de todos los intermediarios.

Pero todavía podeis tener una nueva y grata sorpresa. Suponer que habeis sido inspirados en vuestra iniciativa, que ha sido una verdadera revelación bancaria; que vuestra línea férrea es de grandes proyecciones para un porvenir inmediato, y previsto por la sagacidad financiera de esos hombres de negocio y antes que los hechos revelen al país vuestra feliz iniciativa, encontrais que de un día para otro, sois llamado como tenedor de las acciones primitivas de la Compañía, para canjearlas por otras nuevas, recibiendo dos, tres o cuatro, por una primitiva, en forma de un dividendo que se acuerda; es decir que el capi-

tal ha sido por lo menos duplicado, siempre en perspectiva de las nuevas extensiones de las vías.

El capital de las Compañías que se han acojido a los beneficios de esta ley está representado en cifras redondas, en 800.000.000 de pesos, o sea mas o menos 160.000.000 £ en acciones y obligaciones, que el ministro Ramos tenia reconocido hasta el año 1909, de manera que haciendo un cálculo bajo, tenemos que un 30 % de ese valor, es, un capital nominal, que no ha entrado al país pero que la producción sirve sus intereses con la elevación de sus tarifas aplastadoras, que no deja prosperar a las mismas zonas que se trata de proteger con la extensión de las líneas férreas.

Si mañana, se espropiase esas líneas, el país tendría que pagar en oro sellado ese valor reconocido en acciones y obligaciones, más un 20 % de indemnización que ya lo especifica inutilmente el Sr. Ramos Mejía en un artículo del decreto, no comprendiendo su causa, porque la Nación es soberana y que lo diga o lo silencie, en cualquier momento puede sancionar la espropiación.

En épocas en que la Nación reconocía a las empresas su capital en oro sellado, a los efectos del servicio de las garantías, el tráfico respondía a un interés máximo de 7 %, sobre un capital alrededor de 5.000 £ por kilometro, hoy este valor kilometrico ha sido duplicado al amparo de esta ley, haciendo recaer sobre la producción del país, todas las emisiones flotantes que mantenían las Companías.

Aquí teneis pues, una de las causas de los problemas económicos que provoca el encarecimiento de la vida, y que cada día tomará mayores proporciones con el prodigioso desarrollo de los ferrocarriles que conceden las empresas a nuestra red, estimulados por la desmedida protección que les concede la ley, provocando el curioso fenómeno que á la mayor estensión de nuestra vialidad ferrea, correspondan mayores perturbaciones económicas, mayor despoblación de las provincias cuyos habitantes converge a los grandes centros para escapar del enorme peso de papeles que ha fabricado nuestra alquimia financiera y que aplastan como manto de plomo a la producción nacional, absorvida más de su tercera parte, por los F.C. sin que jamás el P. E. pueda intervenir en la confección de las tarifas, dado el andamiaje con que el reglamento del Sr. Ramos Mejía, favorece a las empresas.

Y para completar este cuadro, tened presente lo que he expresado yá en mis anteriores pláticas: que el Sr. Ramos Mejía, ha exonerado a las empresas del pago del 3 %

de los beneficios líquidos que le corresponden al Gobierno haciendolo recaer sobre la producción nacional, como un impuesto indirecto; que por un feliz arbitrio del mismo Sr. Ministro, recaen sobre el país el 6 % que los accionistas pagan al Gobierno inglés como impuesto a la renta; (primer eslabón de la cadena que compromete nuestra soberanía); item más, las amortizaciones de los capitales que el Sr. Ministro reconoce como gastos de explotación y todavía los fondos de reserva de las Compañías que también pesan sobre la producción, con los demás gastos de reparaciones de la línea, y tendremos aquí manifiestamente demostrado como una ley, virtualmente buena en sus propósitos, ha sido desvirtuada por el ministro en forma tal, que provocará trastornos de trascendencia, paralizando la acción civilizadora de nuestros ferrocarriles.

Las autoridades ferrocarrileras, panegiristas de esta ley, en la que tuvieron intervención, han dicho, que desde que se sancionó esta ley hasta el año 1811, es decir en el transcurso de tres años, la red ferrocarrilera de la República se ha desarrollado una mitad más de lo construido durante los cincuenta años anteriores, recordando que en 1907 había, más o menos, 23.000 K. de vias ferreas en explotación y en 1911 contaba yá el país con 35.000 K.; de manera que en este intervalo de tiempo se han construído 12,000 K., lo que demuestra a sus defensores la bondad de la ley.

Efectivamente, debe de acreditarse a esta ley, la causa que ha promovido tan sorprendente desenvolvimiento de nuestra vialidad, como también es una demostración del aliciente que debe de alimentar a las empresas su vigencia, sin olvidar la ley 5703, que es un especie de apéndice, que tiene el propósito de preparar la red con que se ha de envolver el crédito y la independencia económica y financiera del país sin que el Congreso tenga alguna intervención.

Esta ley «apéndice» es aquella por la cual el Congreso ha delegado sus facultades constitucionales en el P. E., para autorizar ramales de 75 K. de estensión a las empresas existentes de F. C. Veamos la situación financiera que esta ley «apéndice» ha creado al país.

Según la estadística del F. C. del año 1809, que es la última memoria que ha espedido esa importante repartición, porque está desautorizada por el decreto del señor Ramos Mejía al decretar que las empresas lleven la estadística que el P. E. ha de tener en cuenta para la confección de las tarifas, las empresas tenían un capital reconocido por el Sr. Ministro Ramos Mejía que importaba: pa-

ra la empresa del F. C. del Sur 45.297 pesos oro sellado por km. de vía; el Oeste 50.866 pesos; el Central Argentino 48.911 y el Pacífico 57.844 pesos oro, es decir, tomando en términos generales, alrededor de 10.000 £ por km., valor que seguramente ya ha sido sobrepasado en los 6 años que fueron establecidos esos valores.

Estas cifras vienen a corroborar el aguamiento que ha sufrido el capital de las compañías, que es más del doble del capital efectivo para la construcción de una línea, pues en cualquier momento, numerosas casas contratan la construcción de vías entre 4 y 5.000 £ por km.

Con el concurso de la ley apéndice, el P. E. autoriza la construcción de 75 km. de vía.

Y las empresas completan su red general, sin dar intervención al Congreso, en condiciones cómodas, pues cada una de estas prolongaciones, representa una emisión de debentures que recaen sobre el valor total de la línea, adoptándose, como es consiguiente, un valor de 10.000 £ por km. que da un total de 750.000 £, que con gastos de emisiones, comisiones bancarias y de los *underwriter* alcanza pongamos a 1.000.000 £ que se incorpora al Capital primitivo pues el Sr. Ministro Ramos Mejía en su decreto reglamentario expresa *«que no se reconoce como capital, sino las emitidas para tener capital efectivo.»*

Se inaugura el ramal con gran entusiasmo de los pobladores de la zona favorecida, y más tarde estas quedan un tanto sorprendidos, con una protección dispensada a sus industrias que les obliga a pagar tarifas que les consume su actividad y mata sus iniciativas!

A estas leyes, se debe pues en gran parte el desenvolvimiento de nuestros ferrocarriles, de que tanto se habla en favor de su vigencia, pues las empresas apresúranse a completar su red, comprendiendo que bien pronto deben de ser derogadas, alejándose cada día mas la época, en que el P. E. deba de intervenir en las tarifas, pues nunca podrá exceder el promedio del producto bruto de la linea en tres años consecutivos al 17 %/° del capital en acciones y obligaciones, que establece la ley para la intervención de las tarifas, con la montaña de papeles que actualmente se echan sobre la producción nacional, aumentando el capital de las Compañías, y tanto más, cuanto que las empresas cuentan todavia con el recurso de levantar el coeficiente de explotación que la ley limita hasta el 60 %/°, demostrando al P. E. por artificios a que se someten los números, que la proporción de sus gastos es

mayor de ese 60 % y por consiguiente ha llegado el momento de dar nueva relación entre los gastos y productos, como lo expresó con previsión el Sr. Ramos Mejía.

Hoy por hoy, las tarifas de nuestros ferrocarriles están clasificadas entre las más caras del mundo, y, sin embargo, el producto medio no ha pasado del 11 % del capital de las Compañías reconocido por el Poder Ejecutivo, y veamos a dónde nos conducirá la adopción de esta política de protección al desarrollo de nuestra red ferroviaria.

La ley 5315 queda vigente hasta el 1.º de Enero de 1947, fecha en que terminarían las franquicias concedidas a la Compañía, es decir, dentro de 33 años, y tomemos este intervalo de tiempo que es un instante en la vida de los pueblos para calcular la deuda ferrocarrilera que pesará sobre la producción y crédito.

Aceptando como base de nuestros cálculos que se construyan 3.000 km. de ferrocarriles anuales, que es un término modesto, rechazando cifras mayores que se han publicado por conducirnos a conclusiones paradojales, tendremos una nueva extensión de líneas alrededor de 100.000 km., que a 10.000 £ el km., precio bajo que hemos tomado para nuestros cálculos, nos da la cifra de 1.000.000.000 de £ esterlinas en acciones y obligaciones que el país reconocerá como oro sellado, los que agregados a los 232.000.000 millones que ha declarado el señor Ramos Mejía que importan el capital de las actuales compañías, con motivo del suntuoso banquete que le brindaron los Directorios de los Ferrocarriles en Londres, dan un total de 1232 millones de libras esterlinas oro sellado, para los efectos de la aplicación de las tarifas y espropiación de las líneas.

Tomamos simplemente un 30 % de este valor, como diferencia de cotizaciones, comisiones y gastos ya detallados, poniéndonos en términos más bien bajos, tendremos que el país ha contribuído a la formación de su red ferrocarrilera, con 370.000.000 de libras esterlinas y cuyos intereses sirve su producción, sin que haya aplicado este capital a su progreso, o más bien dicho, es el precio que la Nación ha reconocido a los capitalistas por haber estendido sus vias en el territorio de la República.

Estos antecedentes, que todavía son favorables a las empresas, demuestran que el país está embarcado en una aventura, que puede conducirnos al caos por el sistema adoptado para proteger nuestra vialidad férrea. Todas las naciones del mundo han invertido ingentes caudales en la

implantación de sus vias férreas, pero siempre obedeciendo a un plan científico financiero, firme, seguro, fijo, con un rumbo directo, sin penetrar a lo desconocido, ni delegar su crédito y soberanía en manos de empresas comerciales; comprometiendo el presente sin gravar el porvenir con compromisos imposibles, y más que gravarlos, no dejar cernir sobre los horizontes de la patria sombríos nubarrones que puedan afectar nuestra soberanía y dar lugar a que la posteridad afligida vuelva sus ojos a la generación que ha perturbado los fundamentos de nuestra nacionalidad.

Hay otra nación que conjuntamente con la Argentina, son los grandes escenarios del progreso, en donde están fijas las miradas de los capitalistas para la aplicación de sus caudales.

Las dos marchan paralelamente, dotadas por la naturaleza con los mismos dones y las mismas riquezas. Las dos han inaugurado el siglo sorprendiendo al mundo por su vertiginosa carrera en marcha a su próspero destino; las dos con la misma población y los mismos problemas que impone el desierto, obligadas a abatirlo, poblarlo, arrancando de las entrañas de la tierra las aguas vivificantes que han de hacer germinar hermosas campiñas.

Las dos discuten con empeño el lugar preponderante en el progreso del mundo, y si la Argentina, puede aventajarla con su clima generoso, ellos, a las inclemencias del tiempo, oponen el carácter de una raza emprendedora que vence los obstáculos que obstaculizan la celeridad de su marcha, en un territorio tres veces superior a la Argentina.

Me refiero señores al Canadá, que con la Argentina, son los dos grandes escenarios en estos momentos para el desarrollo de las industrias y el trabajo, y en las prácticas adoptadas por esa nación, podemos inspirarnos y tomar ejemplo de su política ferroviaria, con la que van en camino de aventajarnos a pasos agigantados.

Han afrontado el problema de sus ferrocarriles que deben presidir y guiar el desarrollo de su población, usando las propias riquezas que les brinda la tierra pública, que entregan con toda prodigalidad a grandes empresas de ferrocarriles colonizadores, sin más obligación que poblar los territorios que atraviesan las líneas, provocar el riego, mantener permanentemente la reposición de sus bosques, repartirlas en condición equitativa, delinear grandes ciudades, que surgen casi espontaneamente en territorios selváticos dotarlas de elevadores de granos, de escuelas, de iglesias, de toda clase de factores comerciales y hasta previendo los

boulevares teniendo en cuenta las futuras congestiones del tráfico; mientras que entre nosotros, se dictan leyes de fomento a base de la venta oficial de tierras que son generalmente acaparadas, por los que no son colonizadores, provocando el problema de los latifundios que matan toda iniciativa y mantienen inertes las valiosas riquezas que encierran esos territorios, demorando por varias generaciones su incorporación al progreso del país.

Allí se concede a las Compañías hasta 10.000.000 de hectáreas de tierra pública y todavía se las subvenciona con ocho y diez millones de £, es decir se les acuerda lo que puede disponer el país, sin comprometer el porvenir. en cambio de grandes estensiones de vías férreas económicas, que atraviesan vastos territorios y que preparan el riego y alojamiento para los colonizadores, dándoles a estos el aliciente de vislumbrar un hermoso porvenir, con intereses permanentes que se les entrega. Entre nosotros, estas iniciativas las dejamos en manos del gobierno que no puede satisfacer a tan múltiples problemas de la iniciativa privada, dando lugar a escenas bochornosas, con el consumo de decenas de millones, en ferrocarriles de trocha ancha, para favorecer a empresas privilegiadas, y que resultan caros, mal trazados, con pendiente de 18 ‰ que se han tenido que modificar y que atraviesan zonas sin agua, sin riego, lo que con anterioridad debía ser previsto.

Allá se fomentan las vías económicas, a base de donación de tierras, que resarcirá a las empresas varias veces el capital empeñado, estableciendo tarifas razonables, llegándose a cobrar hasta tres milésimos la tonelada kilométrica de cereales; aquí nos reconcentramos a contemplar las riquezas que poseemos con cierto sentimiento de avaricia, sin atrevernos a darlas a la iniciativa privada, dejando el país desierto, pues solamente sobre una cuarta parte de su territorio se estiende su población, cultivo y líneas férreas, sin darnos cuenta que hay naciones imperialistas que acechan con ojos codiciosos nuestras inmensas comarcas, para arrebatarnos territorios que no pueden ni deben permanecer inertes en estos tiempos de prosperidad mundial.

Allí se prodigan las líneas, a base de competencia para estimular los servicios públicos y servir los intereses generales que debe ser la primera preocupación de los mandatarios; aquí, se inventa teorías y aforismos ridículos como el del Sr. Ramos Mejía «ni monopolios, ni competencias», lo que es un perfecto contrasentido, porque donde hay monopolios no hay competencias y donde hay com-

petencias no hay monopolios, teoría que nos conduce a que nuestras tarifas ferrocarrileras, hayan conquistado el record mundial, llegándose a cobrar por la tonelada kilométrica, lo que importa cuatro o cinco veces más que los fletes a Europa.

Allá se fomenta hasta las pequeñas líneas nacionales que puedan provocar la concurrencia a líneas matrices; entre nosotros se impide el construir líneas que puedan promover tales trastornos a las empresas privilegiadas, y ya se llega a desconocer la autonomía de las provincias para iniciar sus líneas locales, temorosos de los disgustos que puedan acarrear a las empresas poderosas, no obstante que tienen capitales aguados que han pasado los límites de toda tolerancia.

Allá todos los gobiernos de los Estados unen sus esfuerzos para facilitar a las compañías el mejor y más económico trazado de sus vías, aquí, un Ministro de O. Públicas asalta a un Gobierno de Provincia, por tener este la audacia de cruzar con una línea local, a una de las líneas de las grandes empresas, expresando con toda soberbia Yo las protejo! Guay! del que las toque!

Allá los gobiernos entregan lo que pueden disponer en bien del desarrollo de la vialidad, sin aventuras, ni sinsabores, esperando en un porvenir inmediato el resultado de sus patrióticos afanes; aquí penetramos, en encrucijadas peligrosas desconocidas, sin salida, que endeudan al país cada día más, sin estenderse la civilización por tan dilatadas comarcas, sin resolver el problema del desierto que nos abate, sin que la inmigración abandone las ciudades temerosa de las absorciones del F. C. al trabajador honrado, provocando desequilibrios que alteran hasta nuestras instituciones y que bien pronto puede detener nuestro progreso ante la carestía de la vida a que cooperan nuestros ferrocarriles.

Basta, señores, de estas comparaciones en las que nuestro país no saca la mejor parte. Comprendo que estáis fatigados de escuchar el desfile de tantos problemas que comprometen nuestro porvenir; pero sí debo agregaros que ya ha llegado el momento de que los hombres públique ocupan posiciones en el Congreso, se avoquen estos problemas para defender al país, antes que nos llegue el día supremo de que se entre a averiguar en dónde se gobierna la República Argentina.

BRODART
MADE IN U.S.A.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 126357174